

港湾国際流通拠点の目指すべき 姿と機能

平成17年5月20日

港湾国際流通拠点形成方策研究会事務局

目次

| | |
|--|----|
| 1 . 港湾国際流通拠点に期待される役割 | 1 |
| 2 . 港湾国際流通拠点に求められる機能 | 2 |
| 3 . 港湾国際流通拠点に求められる属性 | 6 |
| 3 - 1 基本的な考え方 | 6 |
| 3 - 2 コンテナターミナルとの一体性 | 7 |
| 3 - 3 各種機能を併せ持つ総合性 | 8 |
| 4 . 港湾国際流通拠点の目指すべき姿 | 9 |
| 4 - 1 コンテナターミナルとの一体化により港湾国際流通拠点の目指すべき姿 | 9 |
| 4 - 2 総合的拠点としての港湾国際流通拠点の目指すべき姿 | 14 |
| 5 . 港湾国際流通拠点の類型 | 17 |
| 【参考】 港湾国際流通拠点のケーススタディのまとめ | 21 |

1. 港湾国際流通拠点に期待される役割

わが国とアジア諸国等との経済活動の一体化の進む中、港湾を介した海外との貿易、物資流動が、今後、更に活発化することが見込まれる。

このような状況において、国際貨物輸送の99.7%を担うコンテナ貨物輸送を中心とする海上輸送の拠点としての港湾においては、「リードタイム短縮、物流コスト削減、輸送品質の向上」といった荷主のニーズに最大限に応え、国際競争力の確保等を支援していくという役割が期待される。さらに、物流過程の環境負荷軽減を図ることで、企業経営における重要な課題となっている環境保全への取り組みを支援していくという役割も期待される。

港湾国際流通拠点に期待される役割

【役割1】

わが国産業の国際競争力の強化支援

企業活動を支援。特にグローバルロジスティック戦略、SCM戦略を支援。
……企業の多様な物流のニーズに対応。

JIT、多頻度小口輸送
在庫・配送拠点の集約

流通加工・アセンブリ
多国間部品供給 等

【役割2】

消費者へのサービス向上支援

国民が多様な輸入製品を安価に、かつ迅速に入手できるように、国際物流の効率化を支援。

【役割3】

環境保全の取り組み支援

物流の合理化 コンテナ貨物流動の整流化を推進し、企業の環境負荷軽減に対する取り組みを支援。……非効率な業務 非効率な輸送を解消。

【役割4】

地域産業の振興支援

中小企業の活性化、港湾関連産業・港湾利用産業の雇用の創出と地域発展を支援。

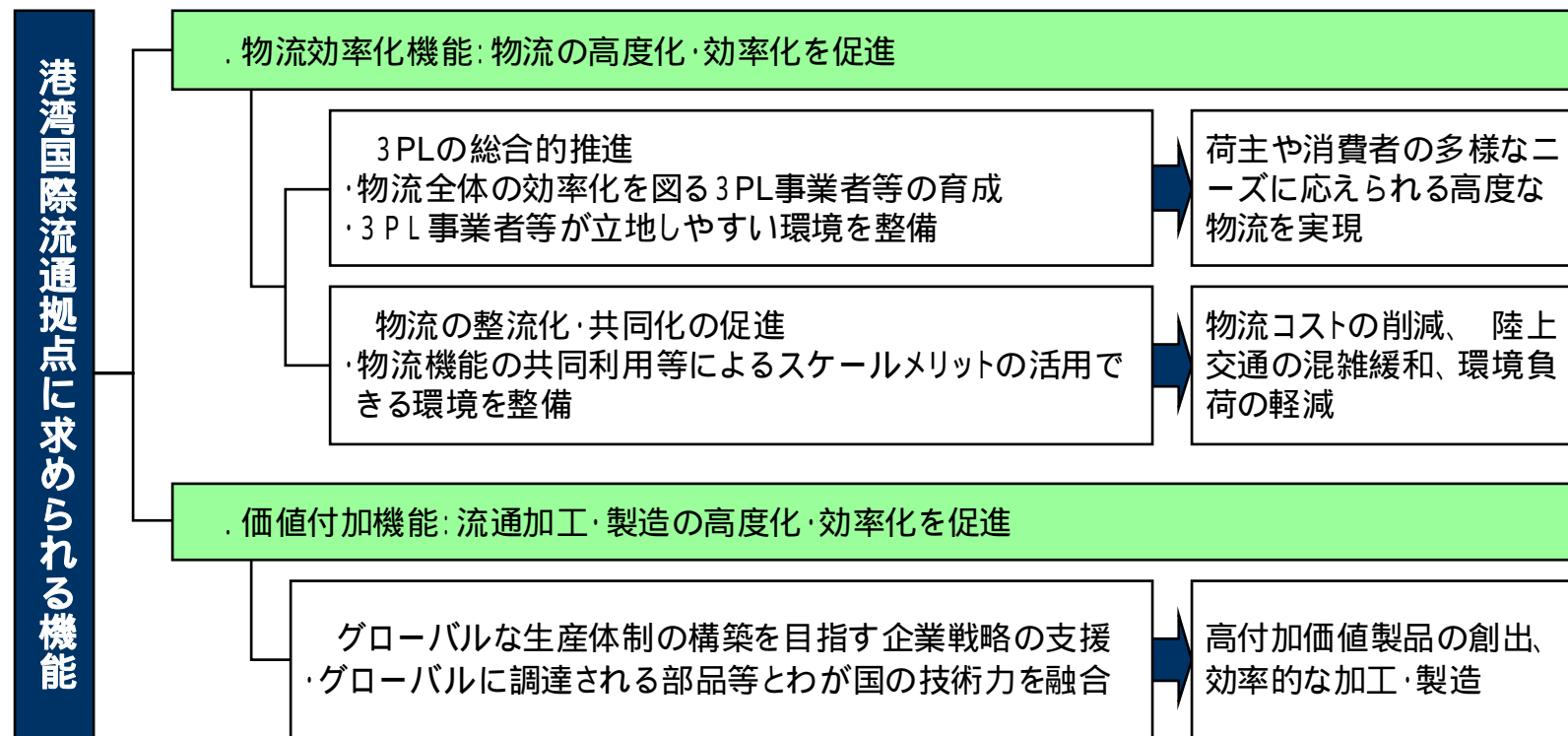
【役割5】

わが国の経済社会の安全・安心の保持

わが国の社会経済に不可欠な国際流通拠点を、他国に依存することなく構築。

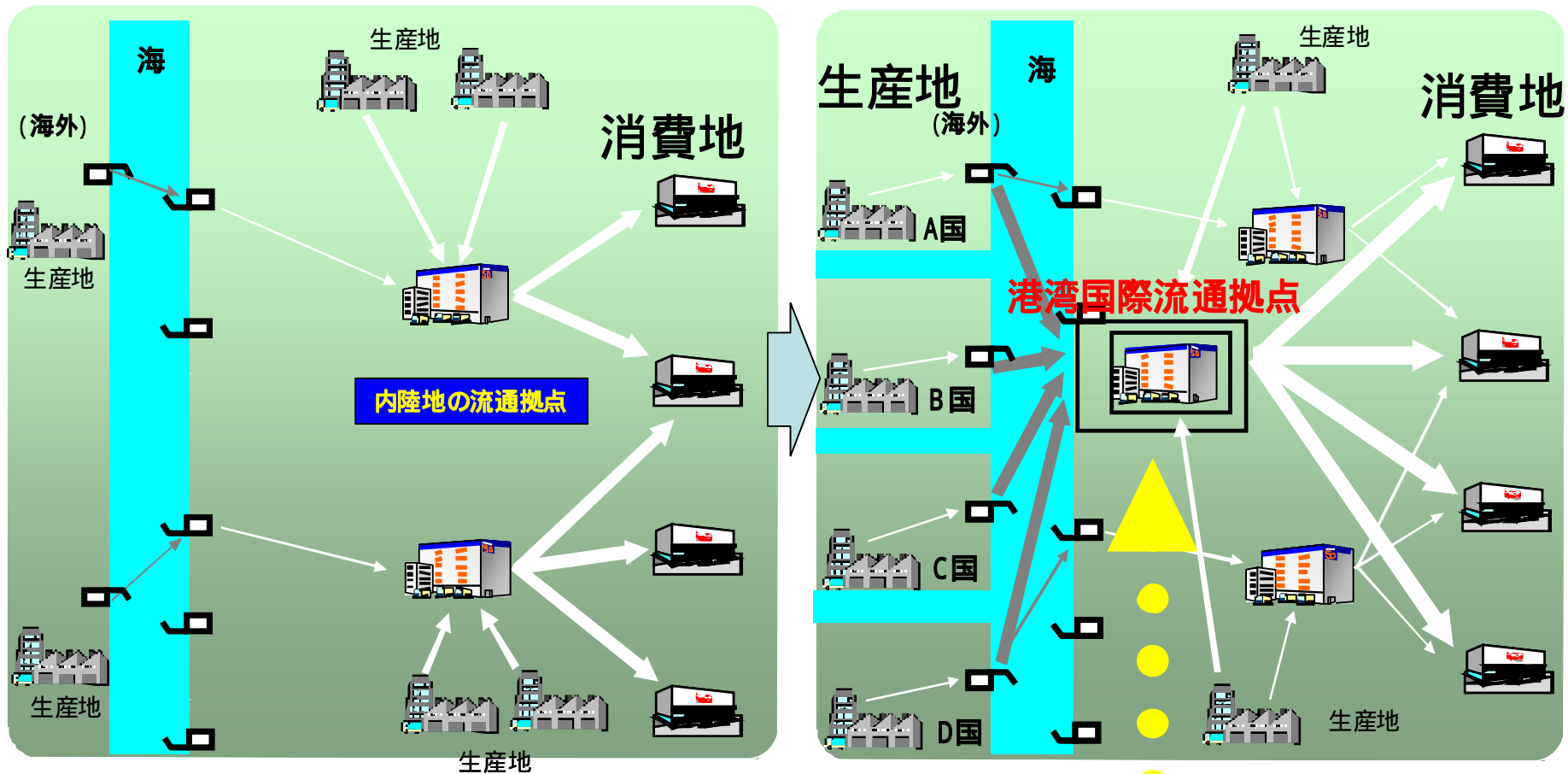
2. 港湾国際流通拠点に求められる機能

わが国産業の国際貿易を支える流通体系の最近の動向として顕在化しつつある、クロスドック方式、VMI方式等に見られる物流ニーズの高度化等の動向を踏まえ、港湾国際流通拠点に期待される機能には、荷主等のニーズに対応した物流の高度化・効率化を促進するための「物流効率化機能」と、海外生産拠点と国内生産拠点の連携によるわが国産業の国際競争力向上にも資する流通加工・製造の高度化・効率化を促進するための「価値付加機能」があると考えられる。



注) 第二回研究会に提示済

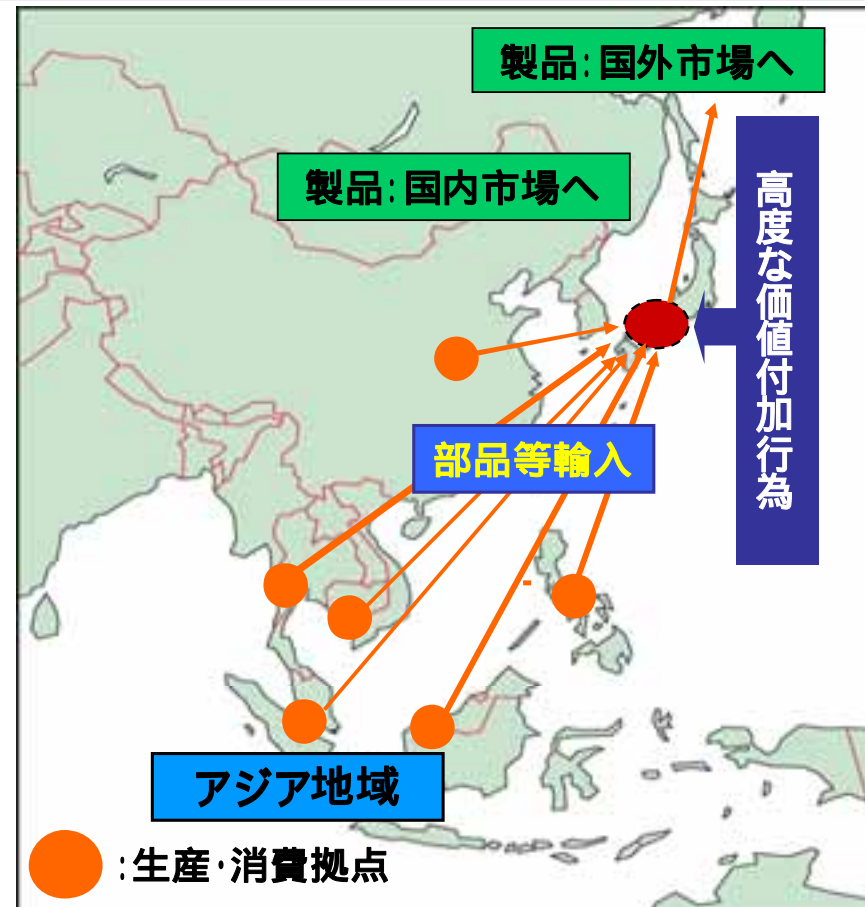
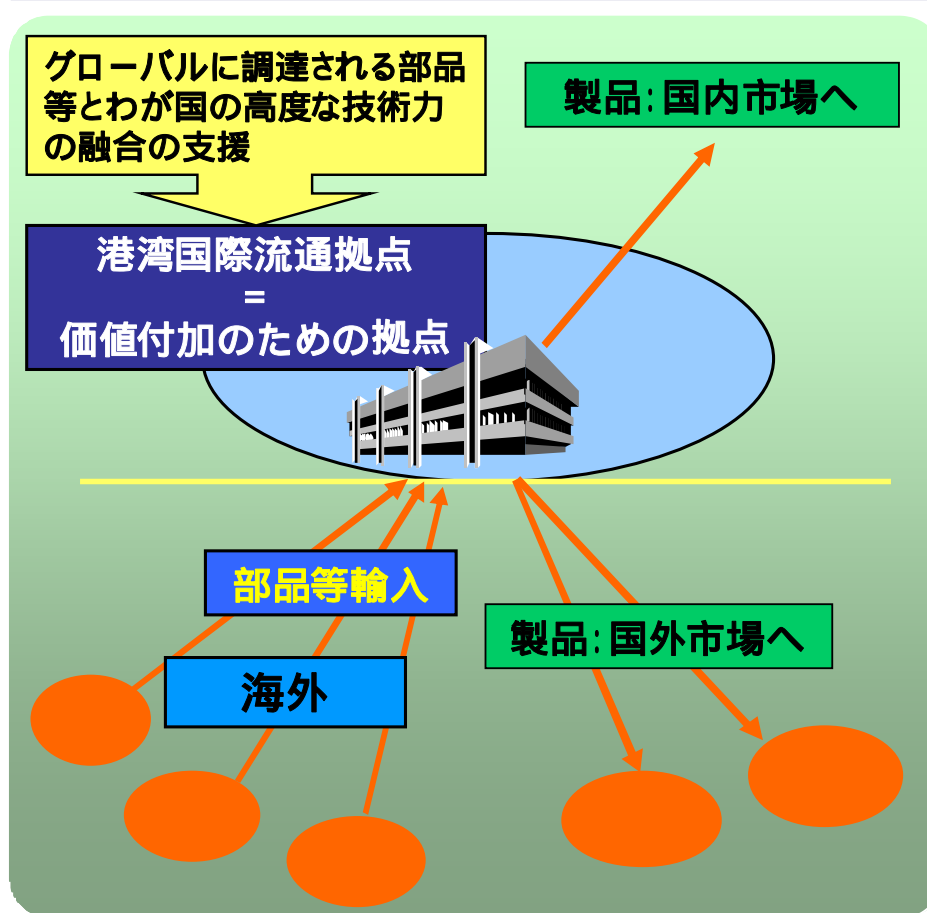
【港湾国際流通拠点に求められる機能： 物流効率化機能】



効率的な仕分・配送機能により総物流(3PL)を促進

注) 第二回研究会に提示済

【港湾国際流通拠点に求められる機能： . 価値付加機能】

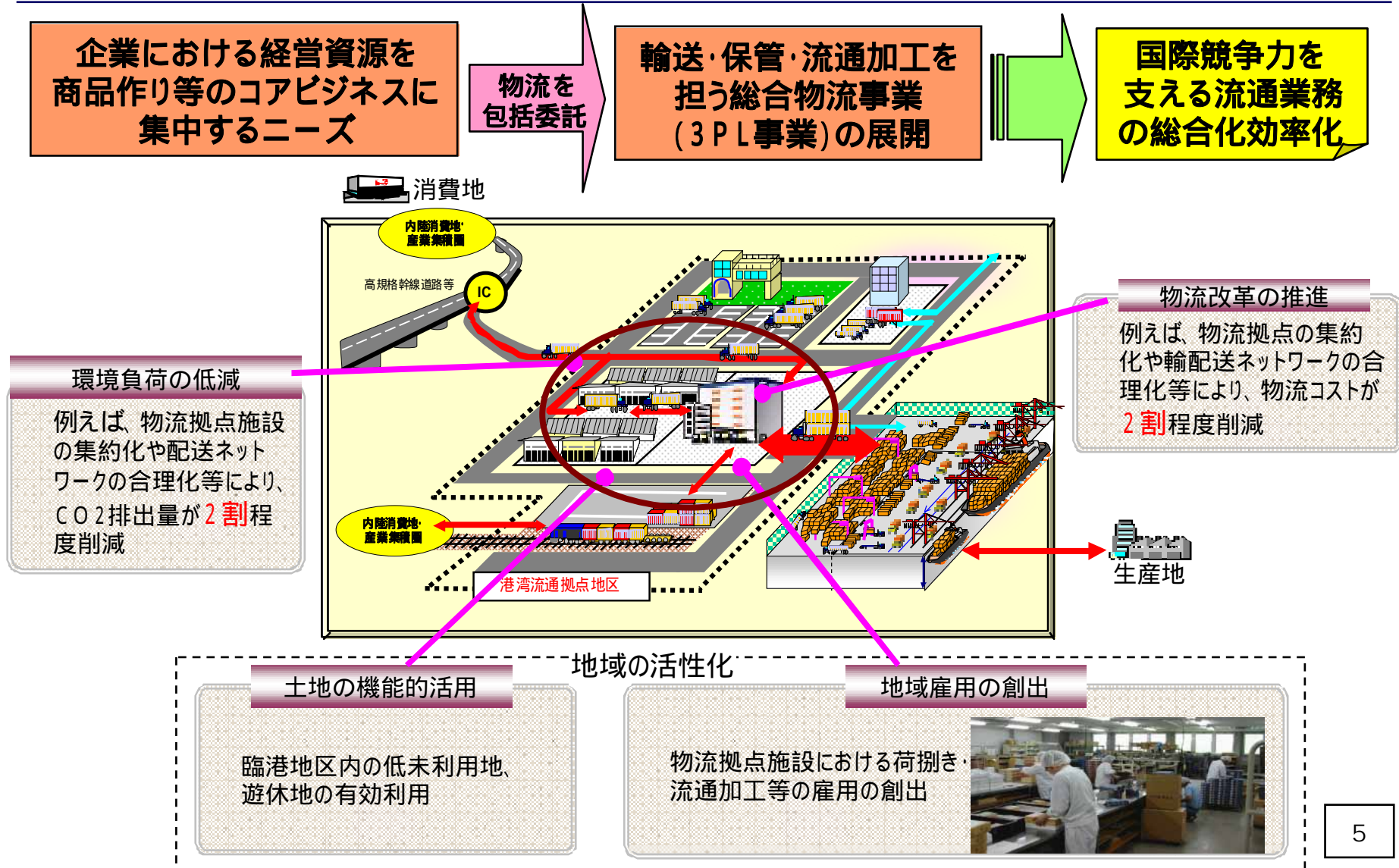


価値付加
行為の例

部品組立て、流通加工、検品、最終工程等

注) 第二回研究会に提示済

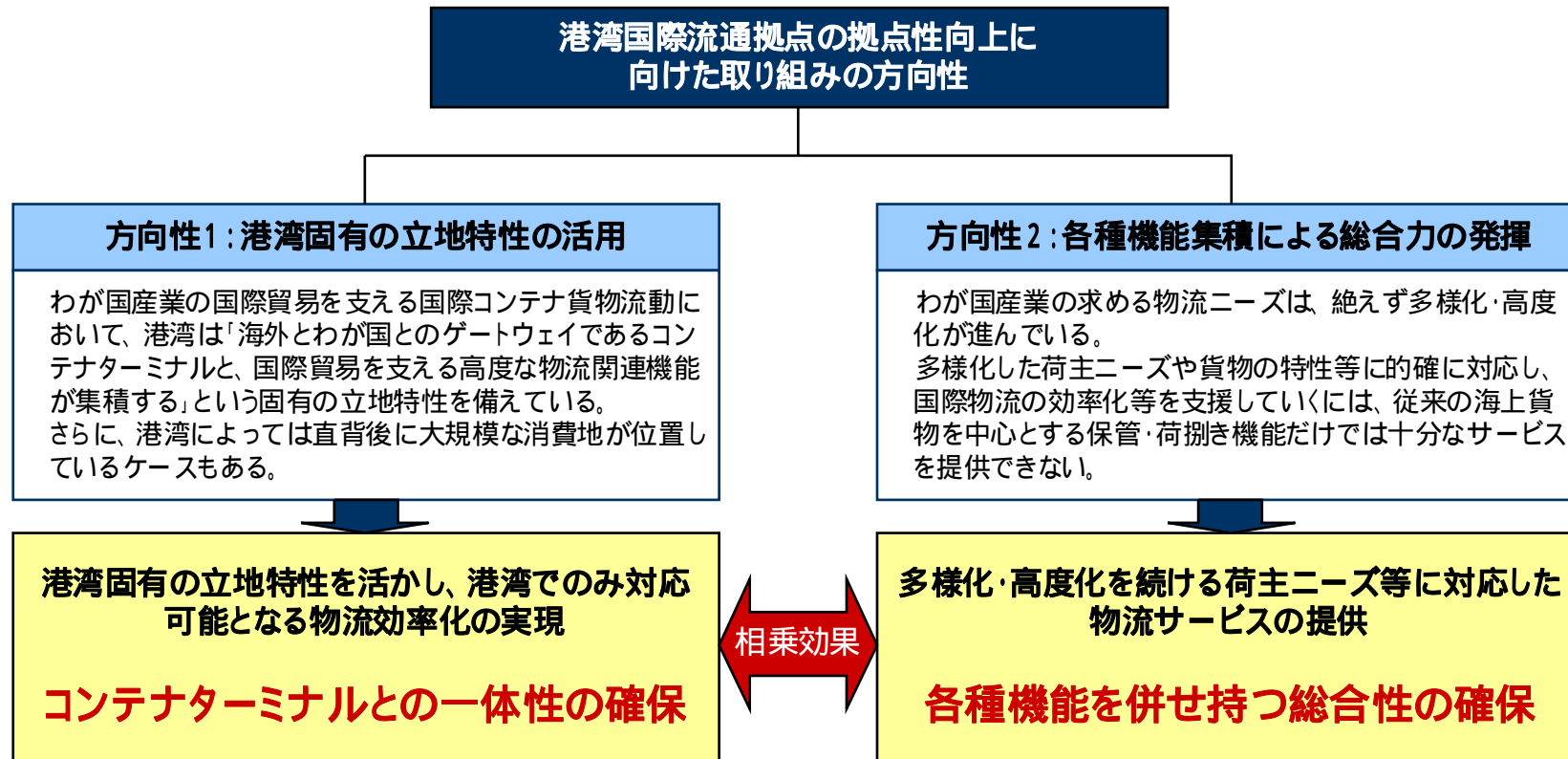
【参考】港湾国際流通拠点の形成による流通効率化等の効果イメージ



3. 港湾国際流通拠点に求められる属性

3 - 1 基本的な考え方

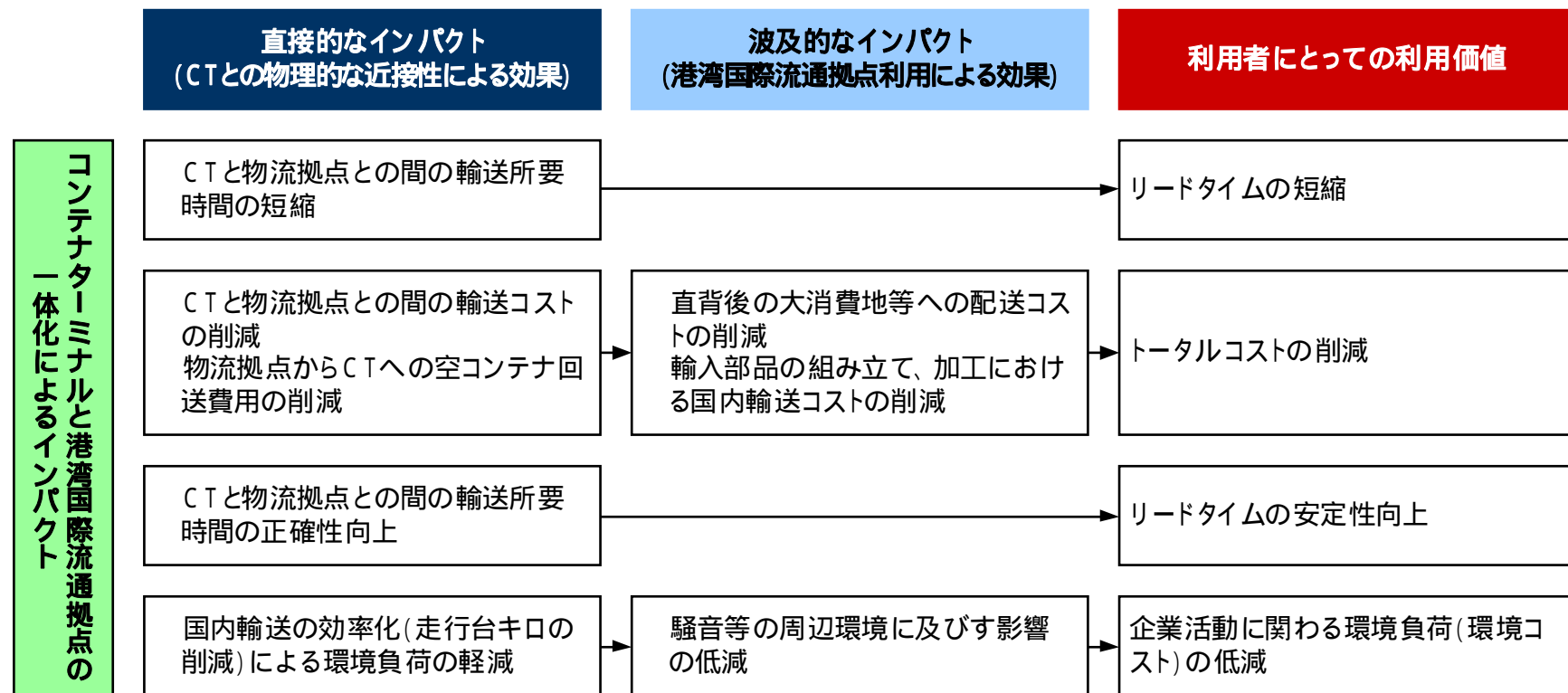
物流効率化機能、価値付加機能を備え、わが国産業の国際競争力強化等を支える「港湾国際流通拠点」を具体化していくには、**国際物流体系における港湾の拠点性を高めていくことが必要不可欠**と考えられる。港湾の拠点性を高めていくための取り組みとしては、「港湾固有の立地特性の活用」、さらに「各種機能集積による総合力の発揮」の2つの方向性が考えられる。



注) 第二回研究会に提示済

3 - 2 コンテナターミナルとの一体性

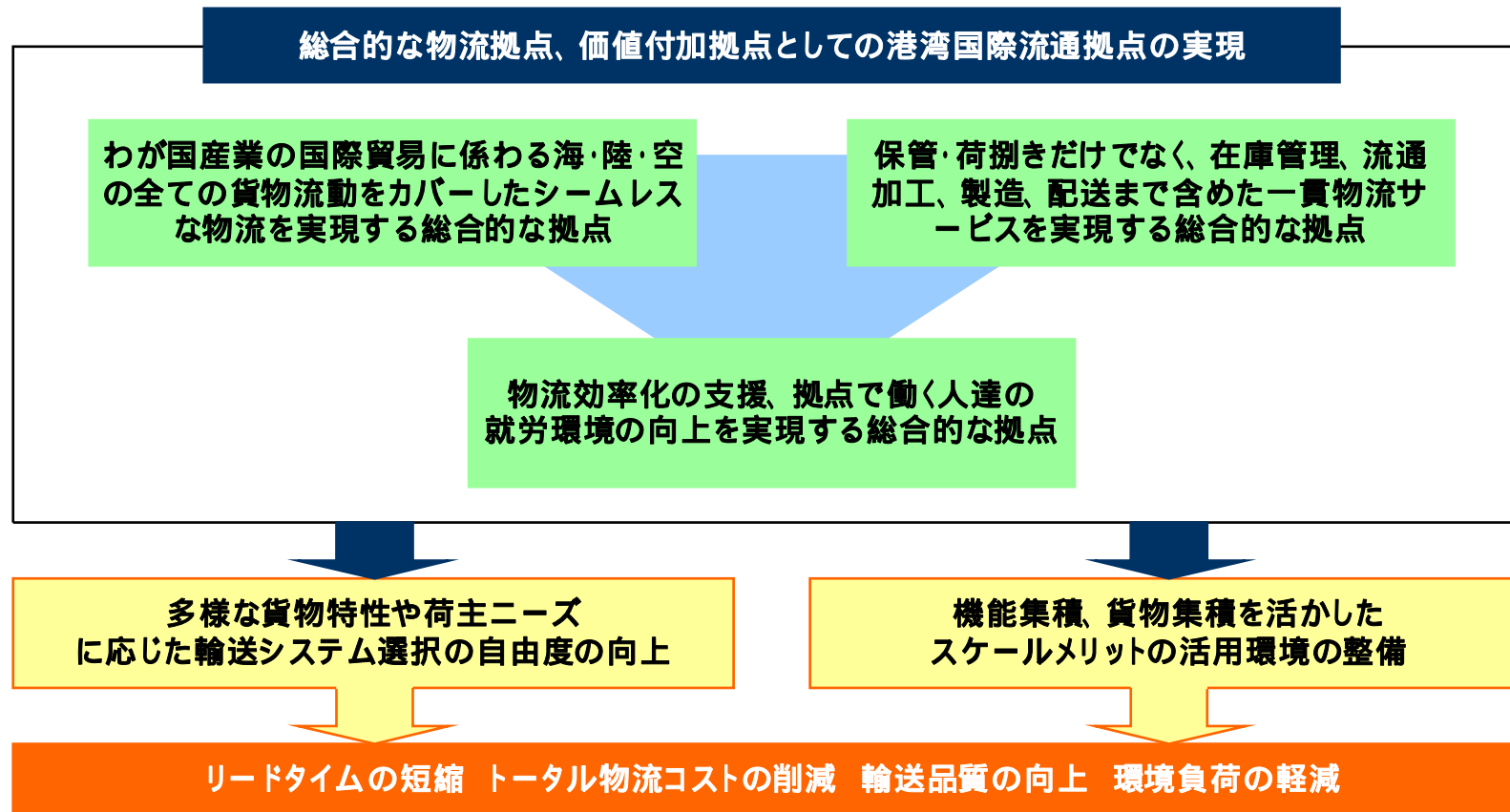
港湾固有の立地特性を活かし、わが国の国際物流のゲートウェイであるコンテナターミナルと、港頭地区に集積する各種機能との一体化を図ることで、「流通業務の更なる効率化に対するニーズへの対応」、「流通加工などの価値付加ニーズへの対応」、「企業経営の重要な課題である環境負荷軽減への対応」という点で、港湾国際流通拠点の利用価値を更に高めていくものと期待される。



注) 第二回研究会に提示済

3 - 3 各種機能を併せ持つ総合性

国内外物流ネットワークの結節点である港湾においても、「従来の海上物流を中心とした保管、荷捌き等の物流拠点」から、わが国産業のグローバルロジスティクスを支える様々な機能を併せ持つ総合的な物流拠点として、機能の拡充と高質化を図ることにより、円滑かつ効率的な物流ネットワーク等の構築に貢献でき、リードタイムの短縮、トータルコストの削減等を実現するものと期待される。



注) 第二回研究会に提示済

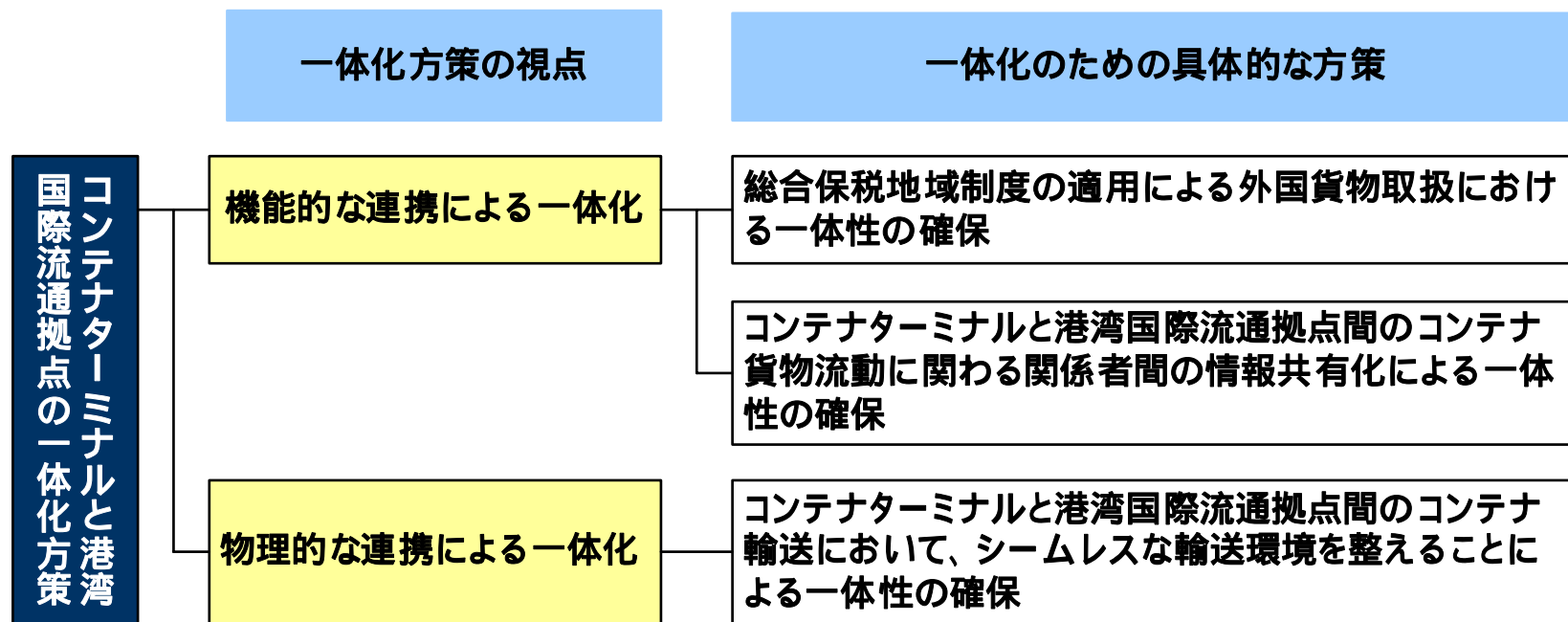
4. 港湾国際流通拠点の目指すべき姿

4 - 1 コンテナターミナルとの一体化により港湾国際流通拠点の目指すべき姿

コンテナターミナルと港湾国際流通港湾の一体化方策としては、機能的に連携していること、物理的に連携していることの2つの観点で捉えることができる。

機能的な連携としては、国際貨物を扱う前提となる保税機能の活用、さらに関係者間の物流情報等に関する情報の共有化により一体性を確保する。

さらに、物理的な連携としては、コンテナターミナルと港湾国際流通拠点の間におけるコンテナ流動においてシームレスな輸送が可能となる環境整備により一体性を確保する。



1) 機能的な連携による一体化

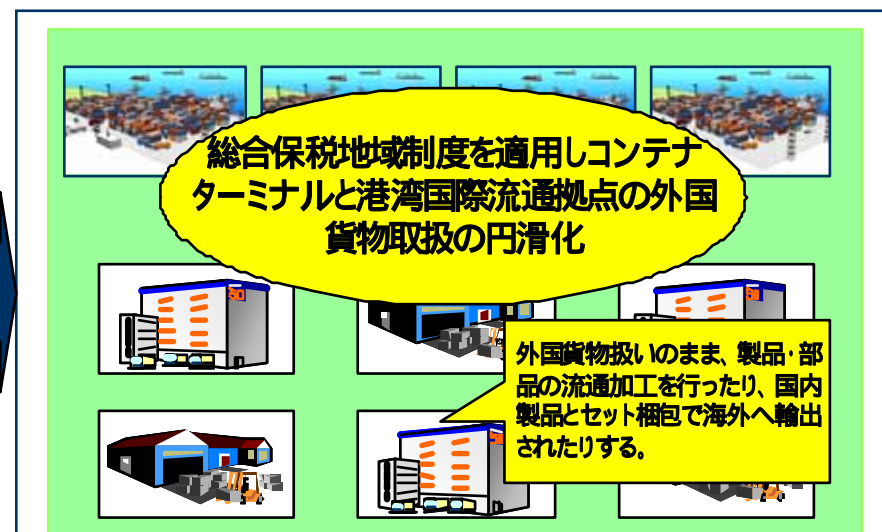
(1) 総合保税地域制度の活用による一体化

コンテナターミナルと物流拠点が、ある一定のエリア内に集積して立地している港湾固有の特性を活かしていくには、**コンテナターミナルと港湾国際流通拠点を含むエリアを総合保税地域に指定**し、国際貨物の取扱において連続性を持たせることが効果的であると考えられる。



現状の課題

指定保税地域、保税蔵置場では、外国貨物についての可能な作業が限定されている。CT(コンテナターミナル)と背後の保税蔵置場間、また保税蔵置場間の移動の際は、保税運送手続が必要である。また、個別の指定保税地域であるCT間の貨物移動においても保税運送手続が必要である。保税蔵置場の被許可者・貨物管理者として、自ら、すべての保税事務を行わなければならないため負担が大きい。保税蔵置場許可手数料負担が大きい。



総合保税地域制度適用による一体化の効果

総合保税地域では、蔵置・加工・展示等の保税地域の機能を総合的に活用でき、将来、国際水平分業体制のなかで部品輸入・再輸出等の展開が可能となる。CTから背後倉庫への移動、各旧保税エリア間の保税運送手続が要らなくなる。保税事務の一部を被許可者が担う事によって、保税事務が軽減できる。保税地域の許可手数料負担が軽減される。

(2) 関係者の情報共有化による一体化

【情報共有化の意味合い】

コンテナターミナルと港湾国際流通拠点の一体化においては、コンテナターミナルと港湾国際流通拠点との間における**コンテナ貨物流動を効果的にコントロール**することが重要である。

このためには、コンテナターミナルで貨物管理を担うターミナルオペレーター、コンテナターミナルと拠点等との間の貨物管理を担う海貨事業者、さらにコンテナターミナルから貨物を搬出入する陸運事業者との間における情報共有化が不可欠となる。



注) 第二回研究会に提示済

【参考：日本コンテナ物流情報ネットワーク(JCL-net)】

国際コンテナターミナルにおいては、ゲート前におけるトラックの渋滞などの問題が生じており、港湾物流の効率化を図るためには、ターミナル、海貨・通関、陸運等の関係者間での情報交換の円滑化を図ることが喫緊の課題となっている。本システムは港湾物流情報プラットフォームの一環として構築するものであり、多数の関係者が参加することにより、コンテナ搬出入業務の大幅な効率化が図られるとともに、セキュリティ対策等の新たなニーズに活用することも可能となるものである。



【供用開始予定】

神戸港・大阪港：3月14日、東京港・横浜港：3月22日（搬出可否情報提供サービス開始）
 その他の港湾：参加準備の整ったターミナルから順次サービス開始
 コンテナ搬出入申請等業務については6月から開始予定

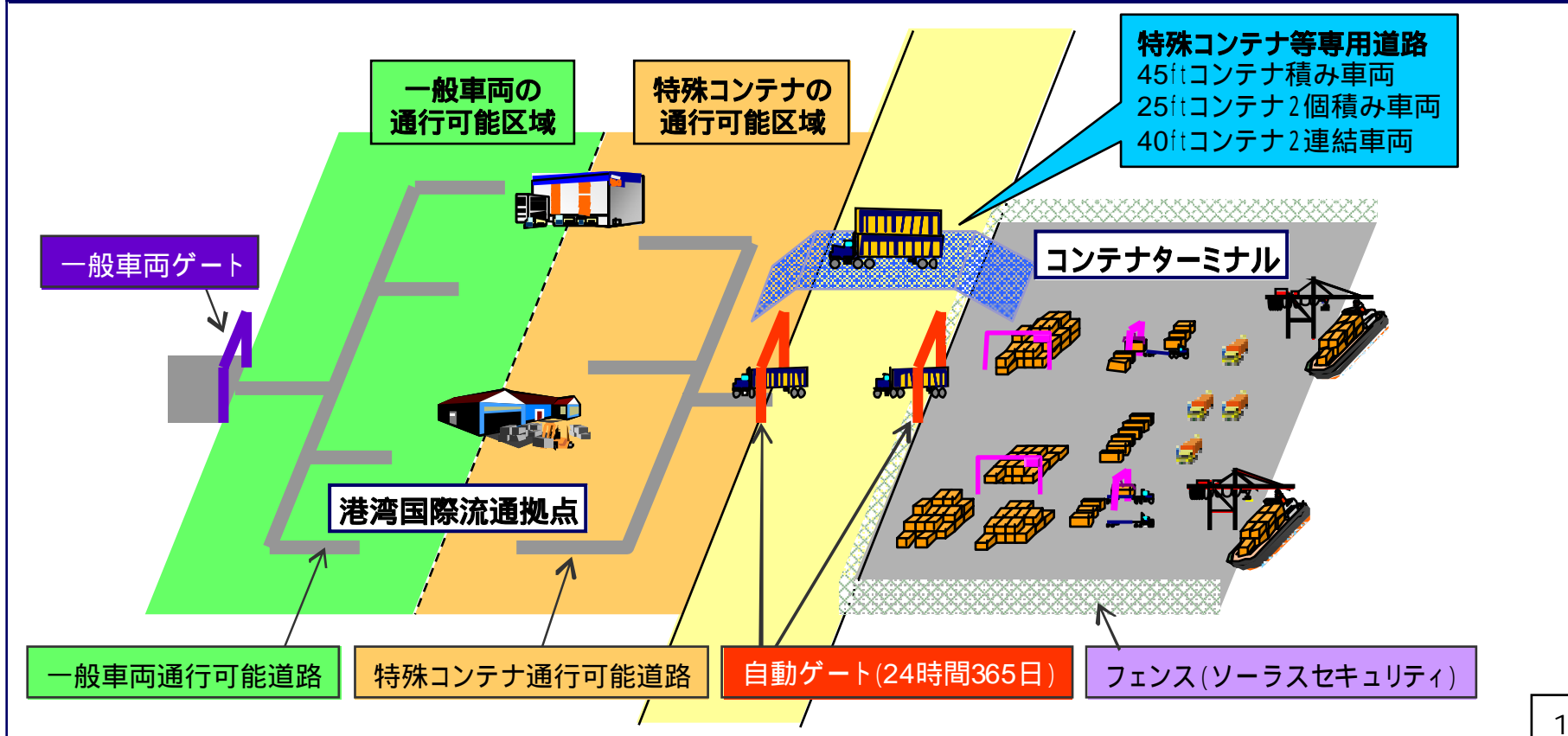
【対象港湾】

実施主体となっている各港湾（東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、北九州港）

2) 物理的な連携による一体化

コンテナターミナルと港湾国際流通拠点との間において、45ftコンテナ等の特殊コンテナ輸送車両、さらには20ftコンテナ2個積み車両、40ftコンテナ積載トレーラーの連結車両の通行を可能とすることで、港湾内における横持ち輸送の効率化が可能となる。このためには、一般車両とコンテナ輸送車両の動線を完全に分離する必要がある。

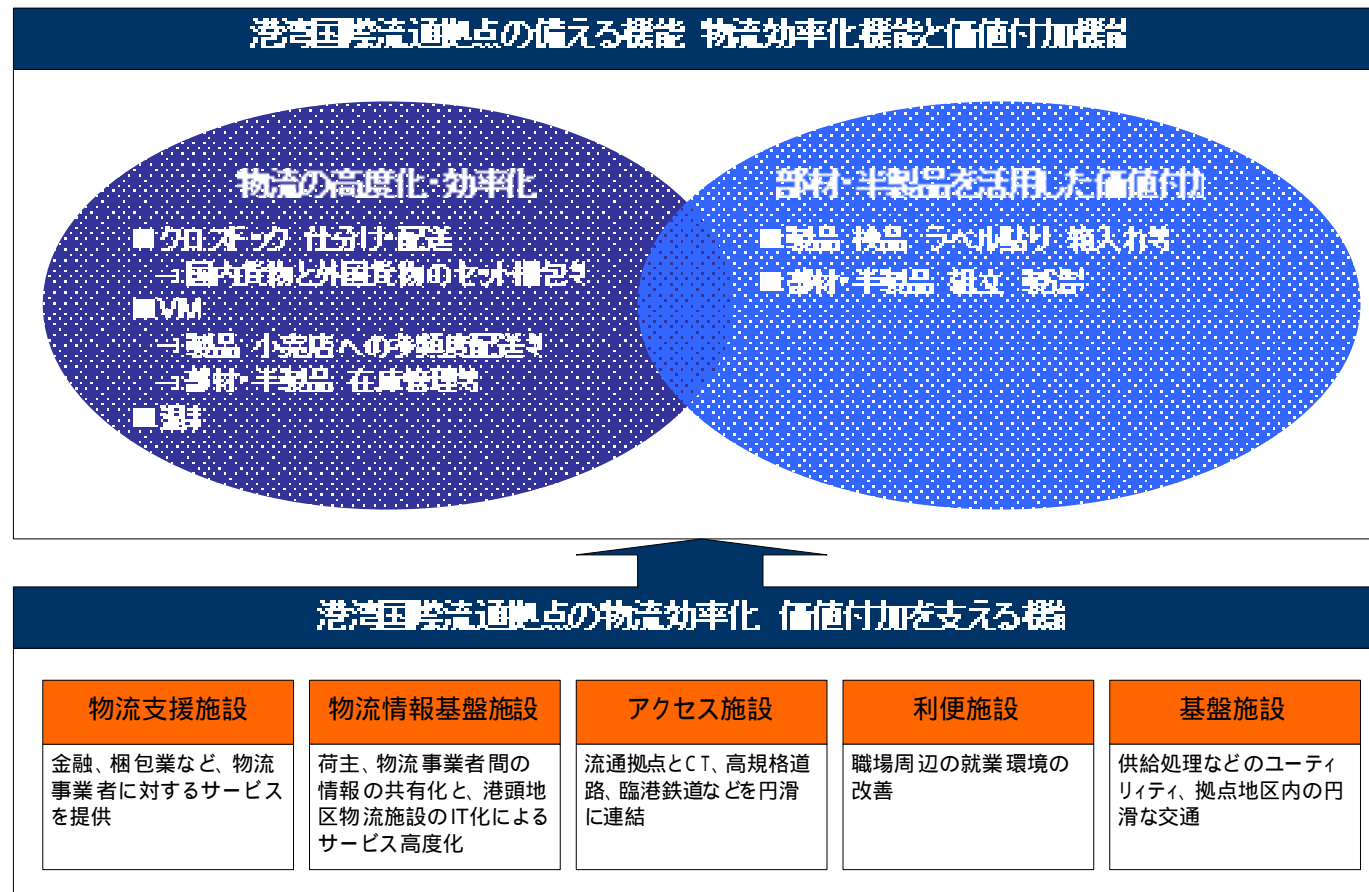
特殊コンテナ等の輸送車両と一般車両の動線分離による安全性確保の方向性



4 - 2 総合的拠点としての港湾国際流通拠点の目指すべき姿

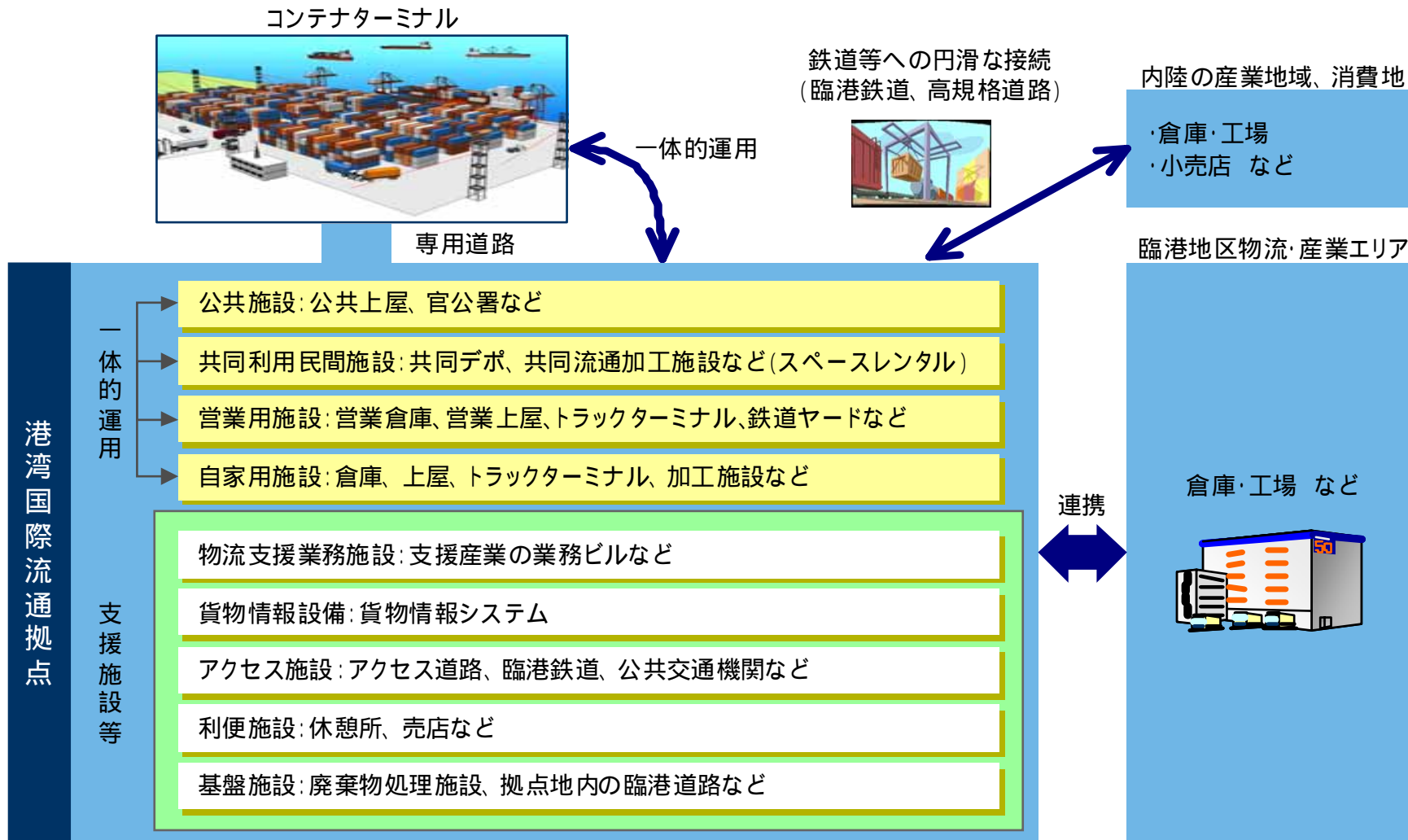
1) 港湾国際流通拠点の姿

港湾国際流通拠点は、拠点が備える物流効率化機能、価値付加機能と、それら機能が最大限に活用し、多様化・高度化する物流ニーズを満足するための環境を整える支援機能によって構成される。



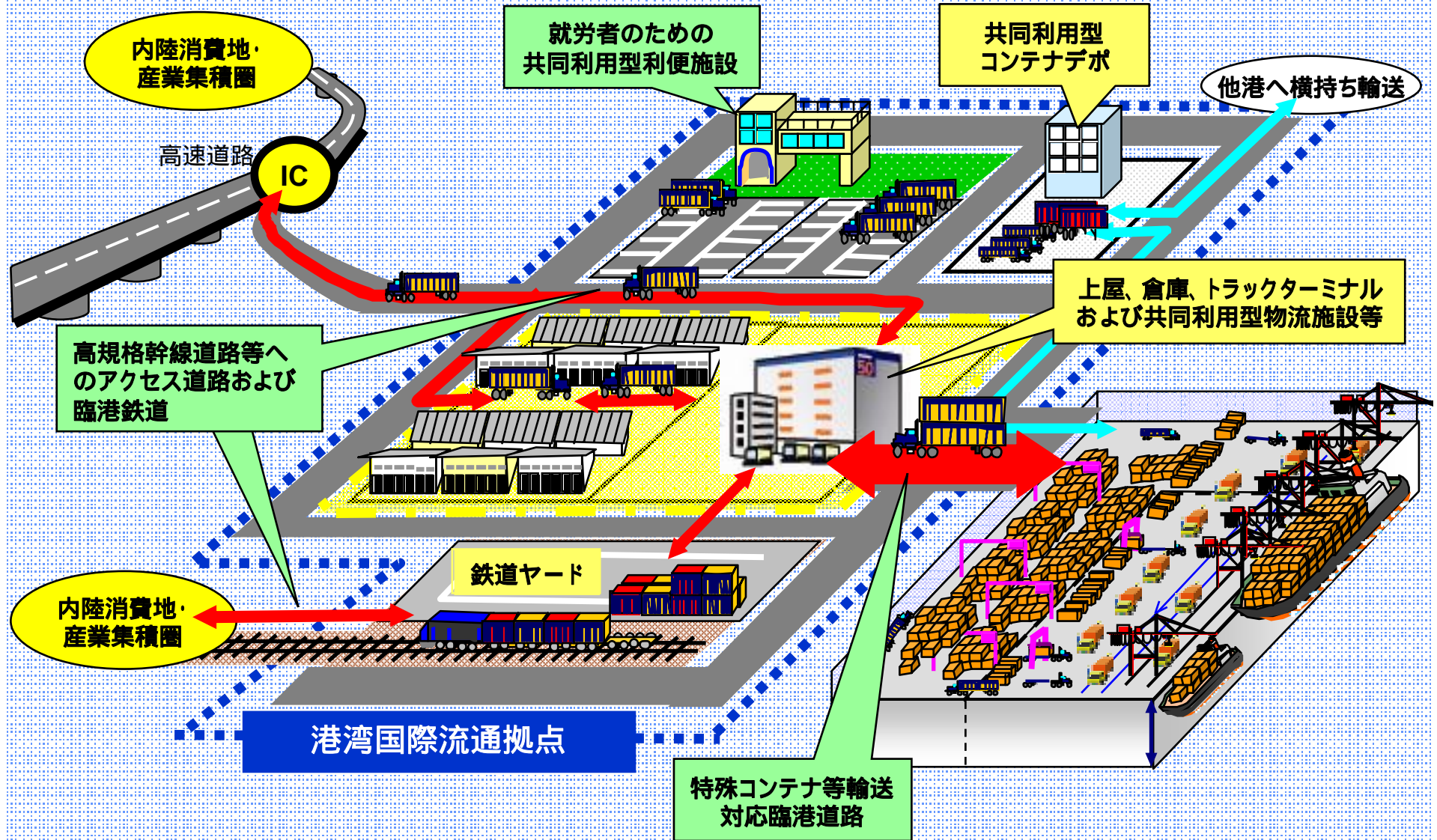
注) 第二回研究会に提示済

2) 港湾国際流通拠点の施設構成イメージ



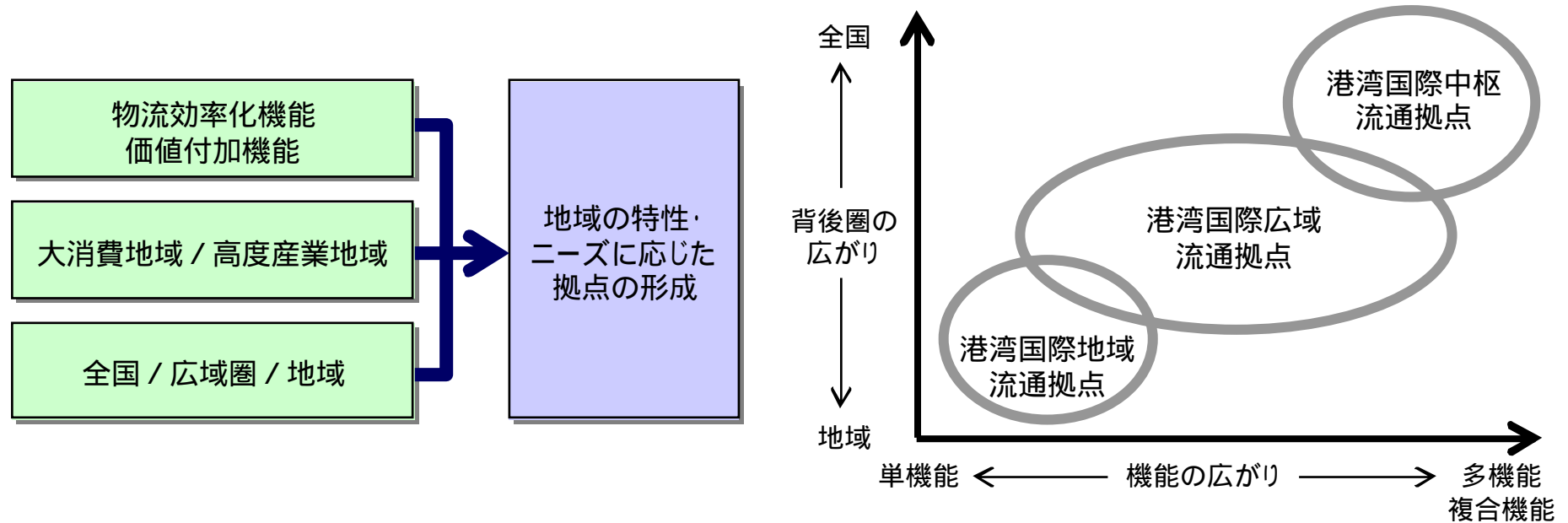
注) 第二回研究会に提示済

総合的拠点としての港湾国際流通拠点の目指すべき姿



注) 第二回研究会に提示済

5. 港湾国際流通拠点の類型



| 拠点的類型 | 概要 | 拠点形成が想定される港湾 |
|------------|---|----------------|
| 港湾国際中枢流通拠点 | 全国を背後圏とする主に国際貨物の中枢的な集配送、価値付加の機能を担う物流拠点 | スーパー中枢港湾等 |
| 港湾国際広域流通拠点 | 広域ブロック圏を背後圏とする主に国際貨物の広域的な集配送、価値付加の機能を担う物流拠点 | その他の中枢・中核国際港湾等 |
| 港湾国際地域流通拠点 | 地域の産業及び消費を支える主に国際貨物の広域的な集配送、価値付加の機能を担う物流拠点 | 地域を支える港湾 |

1) 港湾国際中枢流通拠点

